

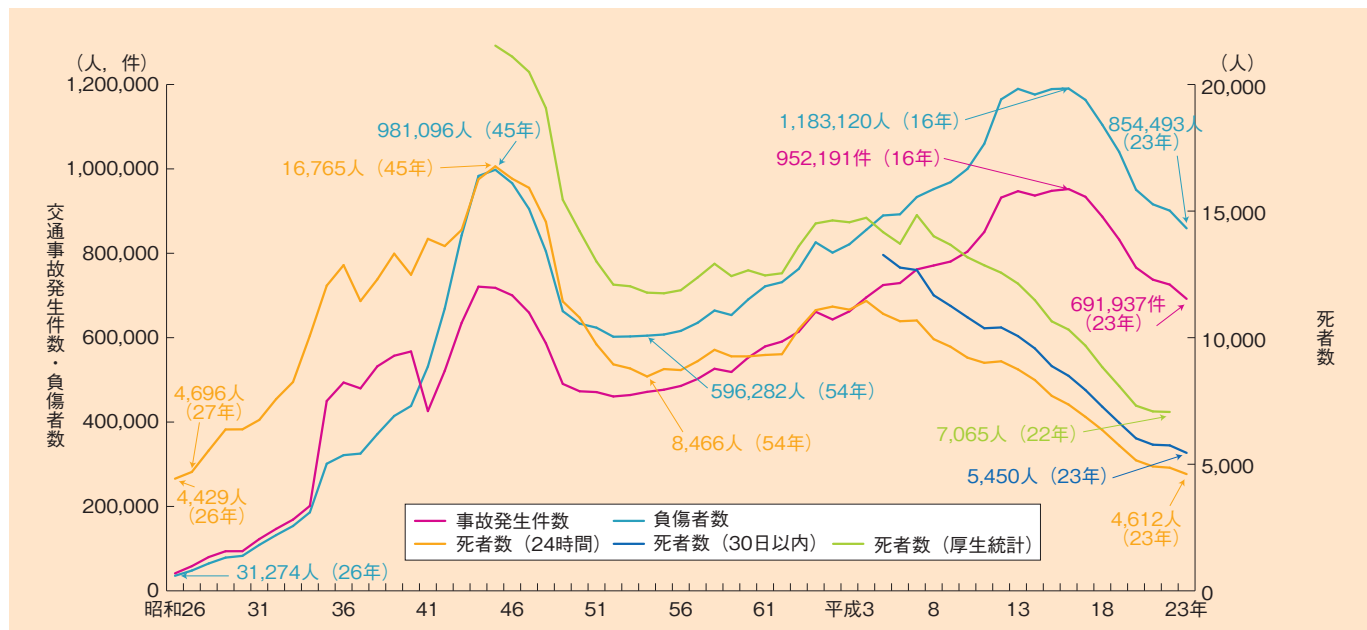
第1部 道路交通

第1章 道路交通事故の動向

1 道路交通事故の長期的推移

交通事故死者数は、11年連続で減少。

道路交通事故による交通事故発生件数、死者数及び負傷者数



注 1 警察庁資料による。
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。また、昭和46年までは、沖縄県を含まない。
 3 「24時間死者」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両等及び列車の交通によって発生した事故により24時間以内に死亡した者をいう。
 4 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡した者（24時間死者を含む。）をいう。
 5 「厚生統計の死者」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故による者（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。）をいう。なお、平成6年までは、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

【交通事故死者数（24時間死者数）、交通事故発生件数、負傷者数の推移】

- 昭和45年に交通事故死者数は、史上最悪の1万6,765人を記録
- ↓
- 交通安全対策基本法が45年に制定され、同法に基づく交通安全基本計画を46年以降5年ごとに策定。
- 昭和54年には交通事故死者数は、8,466人まで減少。その後増勢に転じるが、平成4年を境に再び減少に転じる。
- ↓
- 平成16年に交通事故発生件数は、952,191件、負傷者数は1,183,120人とそれぞれ史上最悪を記録
- ↓
- 平成23年に交通事故死者数は、4,612人となり、11年連続の減少。
 交通事故発生件数、負傷者数は7年連続の減少。
 交通事故発生件数は19年振りに70万件を下回る。

第1編 陸上交通

2 平成23年中の道路交通事故の状況

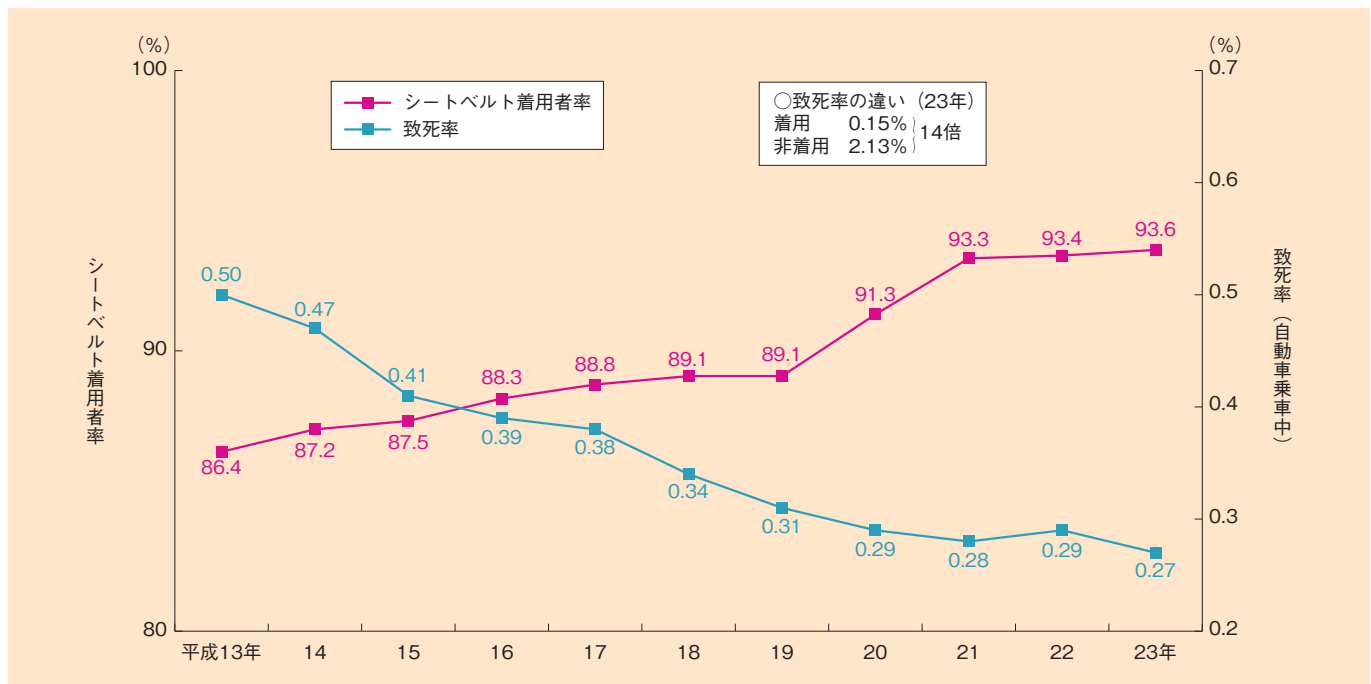
●概況

○ 事故発生件数	69万1,937件	(前年比△3万3,836件, △4.7%)
○ 死傷者数	85万9,105人	(前年比△4万1,966人, △4.7%)
○ うち負傷者数	85万4,493人	(前年比△4万1,715人, △4.7%)
○ うち死者数(24時間)	4,612人	(前年比 △251人, △5.2%)
○ うち死者数(30日以内)	5,450人	(前年比 △295人, △5.1%)

近年、死者数が減少した要因としては、基本的には、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等、交通安全基本計画に基づく諸対策を総合的に推進してきたことによるが、定量的に示すことができる主な要因としては、①シートベルト着用者率の向上、②事故直前の車両速度の低下、③飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少、④歩行者の法令遵守等が挙げられる。

要因①：シートベルト着用者率の向上に伴う致死率の低下

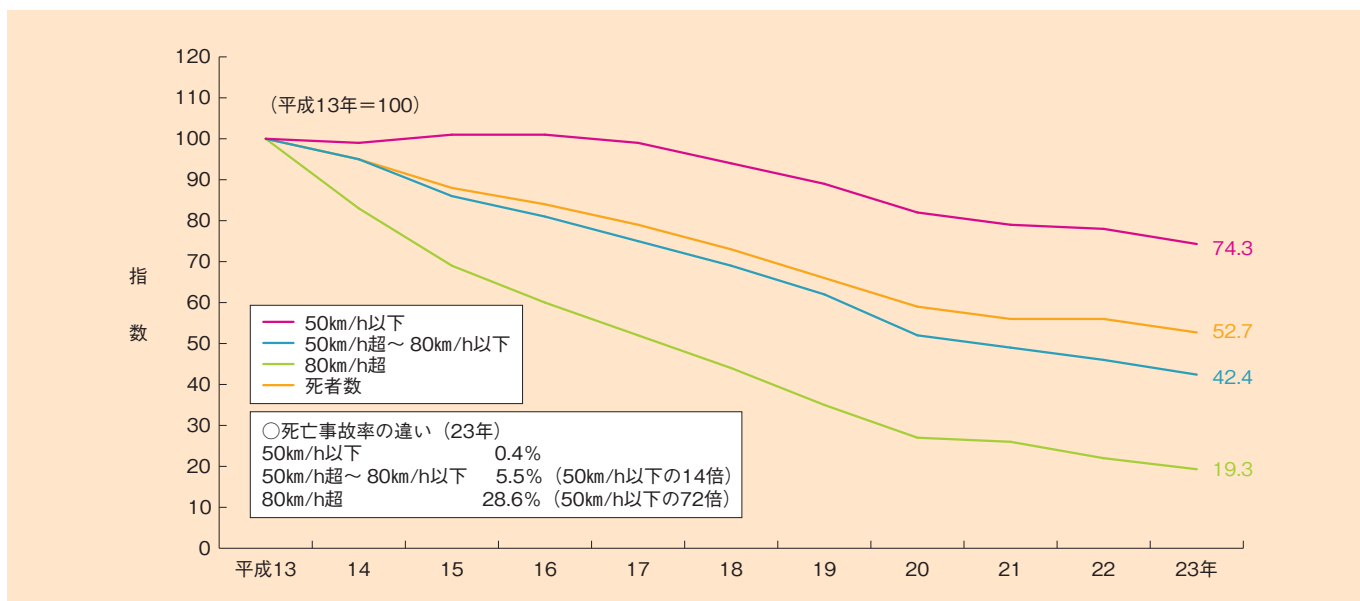
シートベルト着用者率及び致死率（自動車乗車中）の推移



注 1 警察庁資料による。
2 シートベルト着用者率 = シートベルト着用死傷者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100
3 致死率 (自動車乗車中) = 死者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100

要因②：高速走行の事故の減少（事故直前の車両速度の低下）

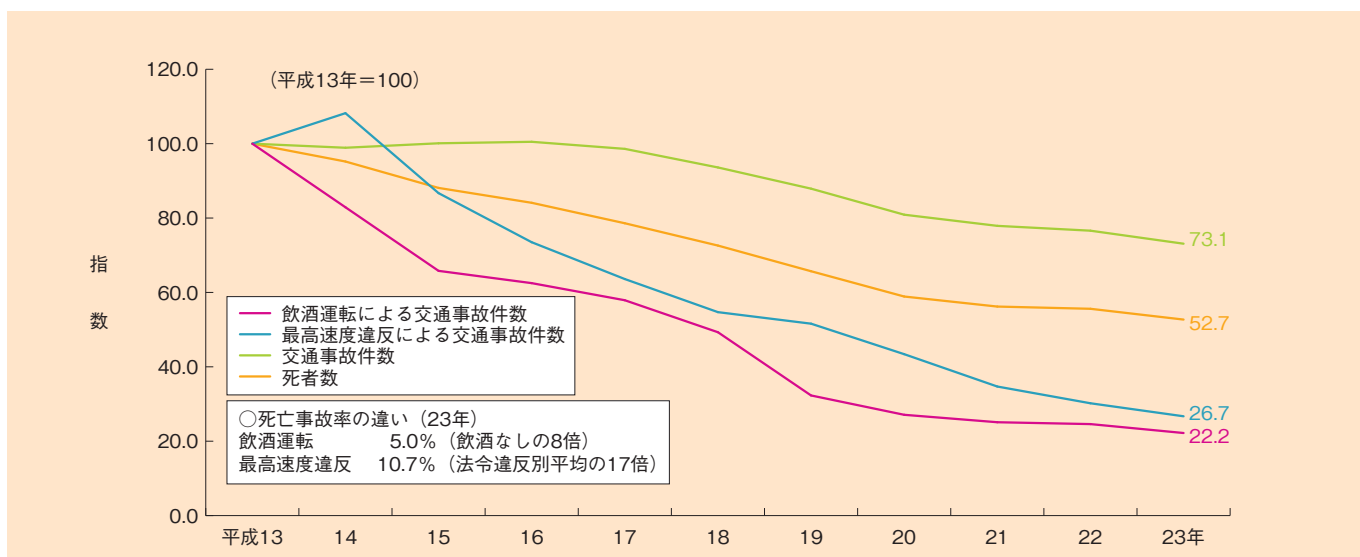
危険認知速度別交通事故件数（一般道路）及び死者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護さく、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう。
 3 死亡事故率 = 死亡事故件数 ÷ 交通事故件数 × 100

要因③：飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少

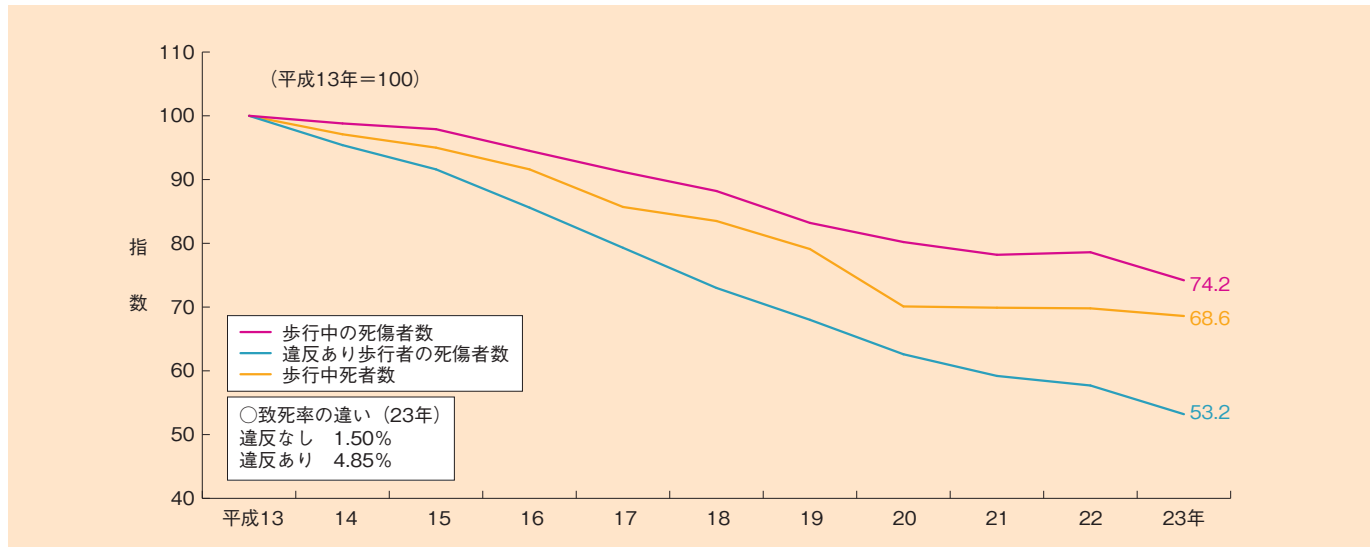
飲酒運転・最高速度違反による交通事故件数及び死者数等の推移



- 注 警察庁資料による。

要因④：歩行者の法令遵守

歩行中の死傷者数及び違反あり歩行者の死傷者数の推移

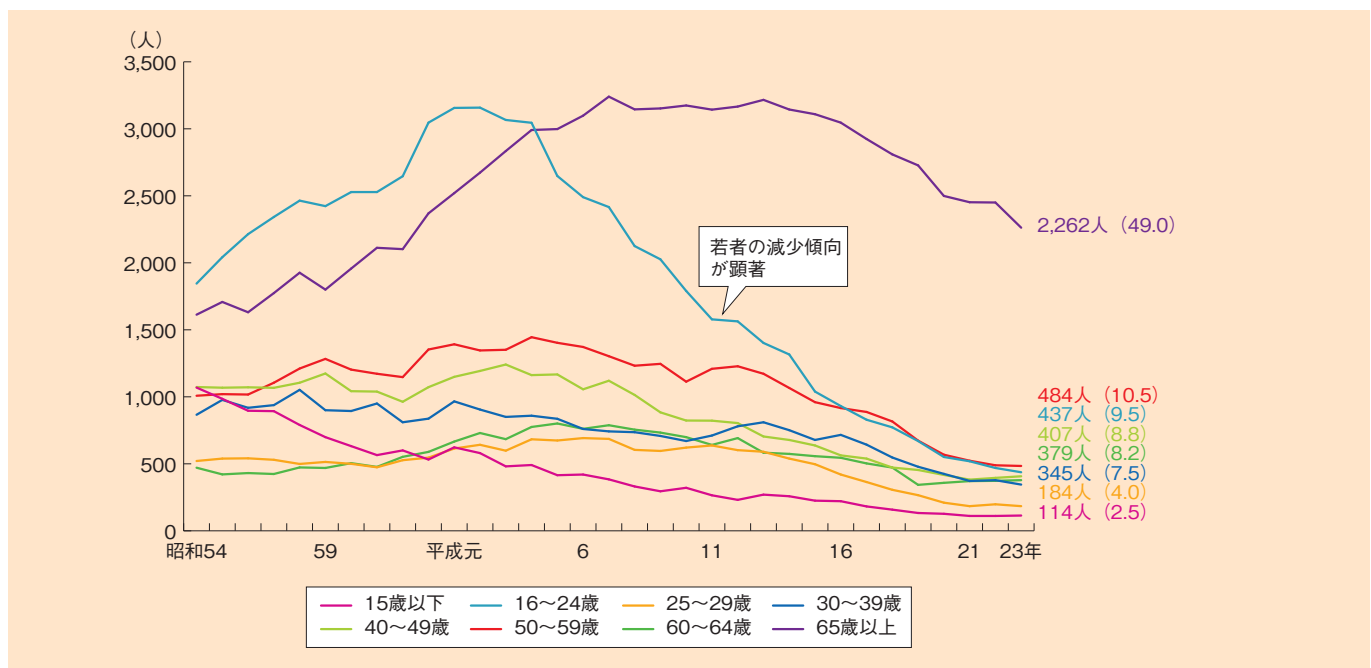


- 注 1 警察庁資料による。
 2 歩行者の死傷者数は、相手当事者が自転車などの軽車両の場合を除く。
 3 歩行者の致死率（違反あり・なし）= 歩行中死者数（違反あり・なし）÷ 歩行中死傷者数（違反あり・なし）×100

●年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

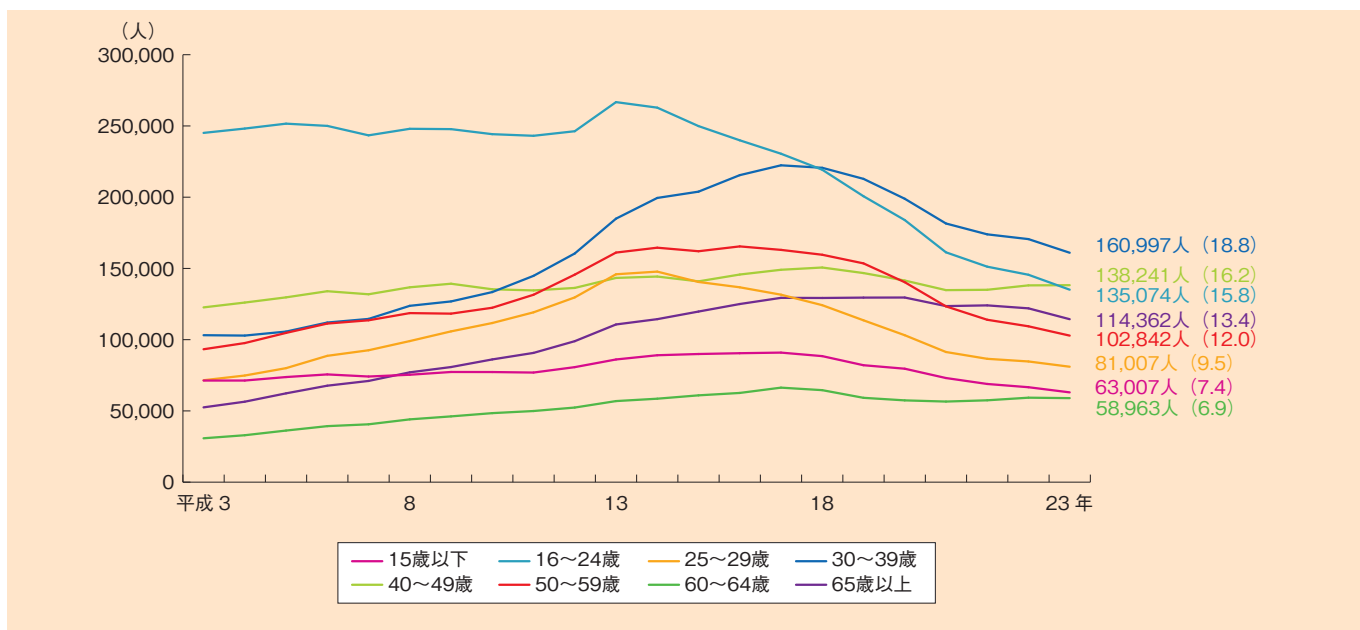
- ① 死者数は、65歳以上の高齢者（2,262人）が19年連続で最も多く、全死者数に占める割合が全体の約半数（49.0%）を占めている。また、16～24歳（32人減）の若者の減少傾向が続いている。
- ② 負傷者数は、30～39歳（16万997人）と40～49歳（13万8,241人）が多く、両者で全体の35.0%を占めている。
- 前年と比べると、特に、16～24歳（10,483人減）と30～39歳（9,580人減）が減少した。

年齢層別交通事故死者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は、年齢層別死者数の構成率 (%) である。

年齢層別交通事故負傷者数の推移

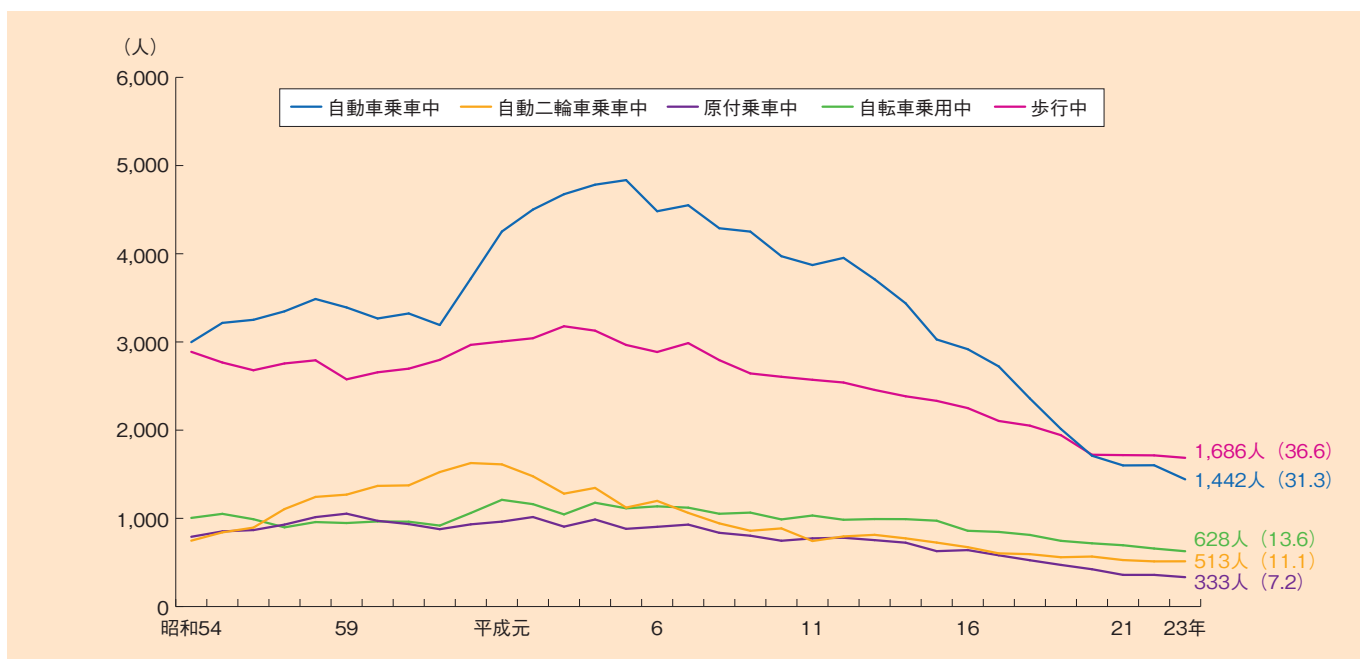


注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は、年齢層別死者数の構成率 (%) である。

●状態別交通事故死者数及び負傷者数

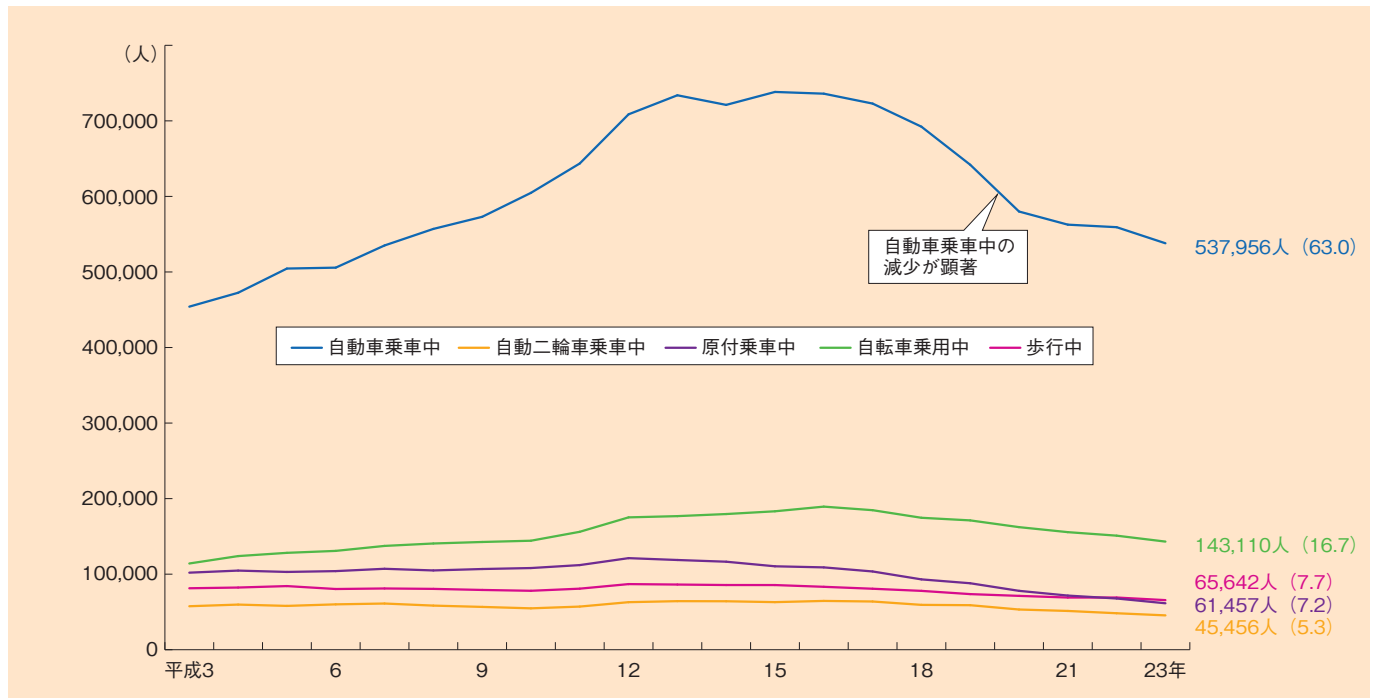
- ① 死者数は、歩行中 (1,686人) が最も多く、次いで自動車乗車中 (1,442人) となっており、両者で全体の67.8%を占めている。
- ② 負傷者数は、自動車乗車中が53万7,956人と最も多く、全体の63.0%を占めており、次いで自転車乗用中が14万3,110人で全体の16.7%を占めている。

状態別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 () 内は、状態別死者数の構成率 (%) である。

状態別交通事故負傷者数の推移



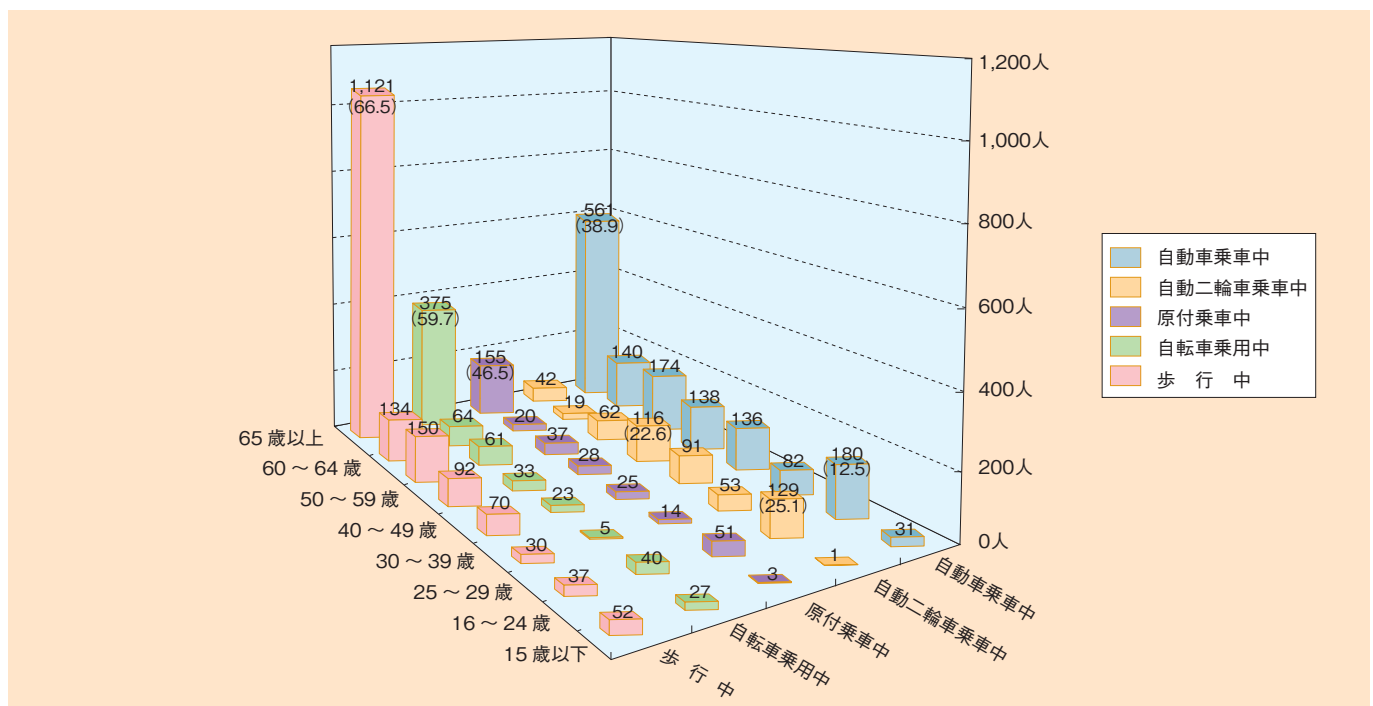
注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 () 内は、状態別負傷者数の構成率 (%) である。

●状態別・年齢層別交通事故死者数

平成23年中の状態別の交通事故死者数を年齢層別にみると、次のような特徴がみられる。

- ① 歩行中(66.5%)、自転車乗用中(59.7%)、原動機付自転車乗車中(46.5%)及び自動車乗車中(38.9%)の4つの状態別で、65歳以上の高齢者が最も多くを占めており、中でも歩行中及び自転車乗用中については、極めて高い割合となっている。
- ② 自動二輪車乗車中については、16~24歳の若者が全体の25.1%と依然として最も多くを占めている。

平成23年中の状態別・年齢層別交通事故死者数

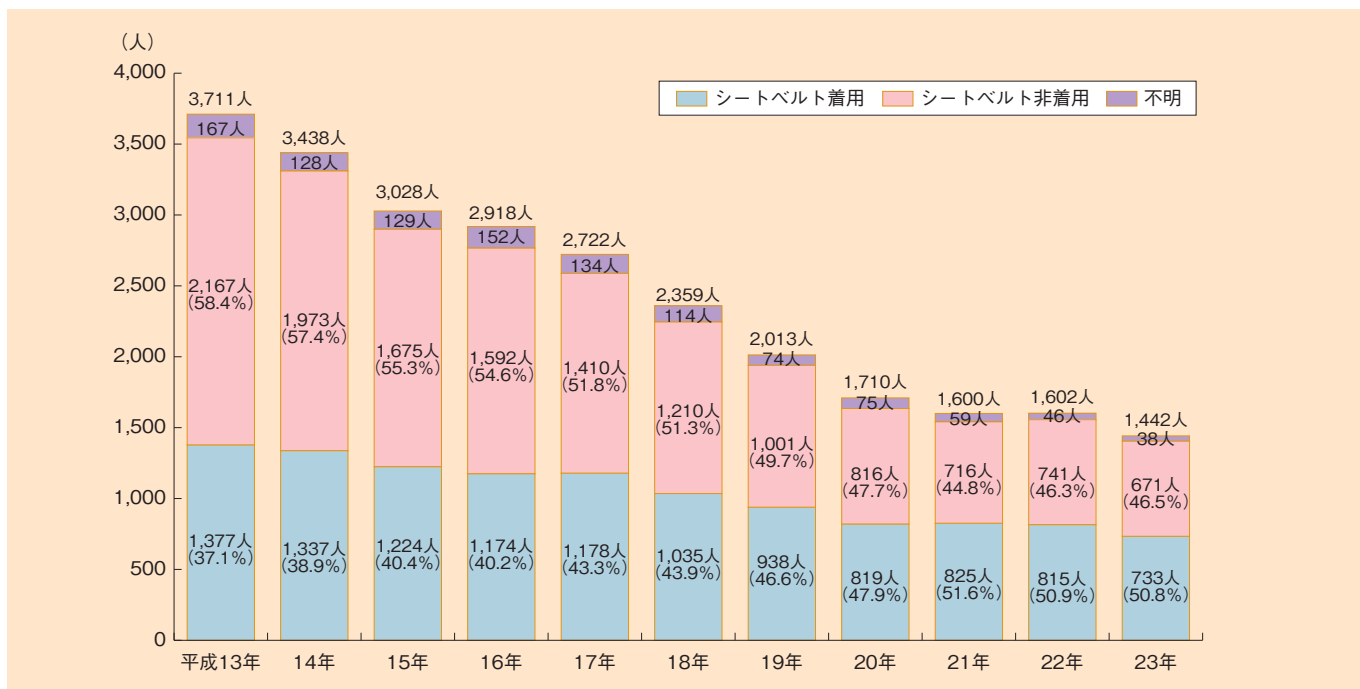


注 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

●シートベルト着用の有無別死者数

- ① 自動車乗車中の交通事故死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用は671人で、前年に比べて70人（9.4%）減少した。
- ② 非着用者の致死率（死傷者数に占める死者数の割合）は、着用者の致死率の14.7倍である。

シートベルト着用の有無別自動車乗車中死者数の推移

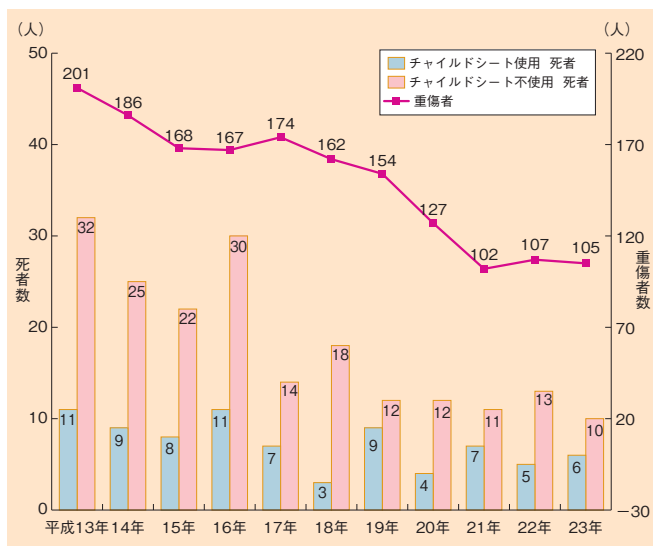


注 警察庁資料による。

●チャイルドシート着用の有無別死者数

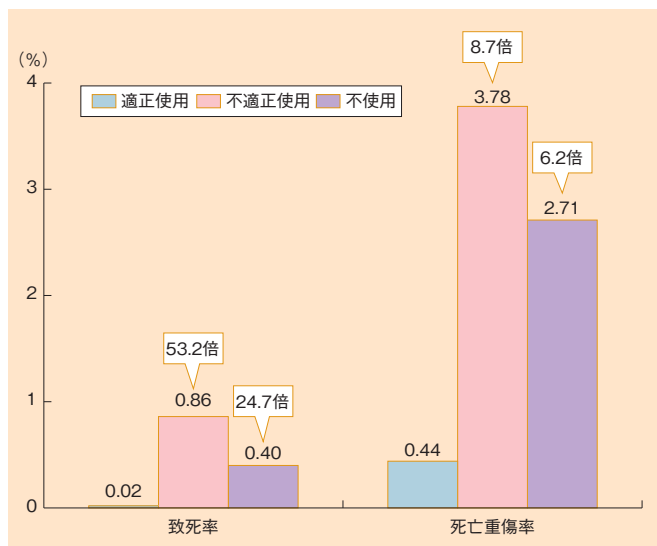
- ① 6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数は、17人（うちチャイルドシート使用は6人）であり、重傷者数は105人（同使用は43人）であった。
- ② 6歳未満幼児のチャイルドシート着用有無別の死亡重傷率をみると、正しく使用した場合に比べ、不使用者は6.2倍、不適正使用者は8.7倍と高くなっている。

チャイルドシート使用有無別死者数及び重傷者数の推移



注 警察庁資料による。ただし、「使用不明」は省略している。

チャイルドシート使用有無別致死率及び死亡重傷率（平成23年）



注 警察庁資料による。